CONCORSO DELL'ITALIA NELLA SPESA PER LA FERROVIA DEL GOTTARDO...

Pier Luigi Bembo

24

Cancarso dell'Italia
nella spesa per la ferravia del Gottardo

DISCORSO

pronunziato

ALLA CAMERA NELLA TORNATA DEL 10 GIUGNO 1871

DAL

DEPUTATO BEMBO

FIRENZE
TIPOGRAFIA EREDI BOTTA
1871

Signori,

Io non farò un lungo discorso. Mi dispensano dal farlo le cose egregiamente dette da alcuni miei onorevoli colleghi, me lo vieta il tempo brevissimo che abbiamo dinanzi, e che io non voglio la Camera sciupi per fatto mio. Esporrò semplicemente, quasi per sommi capi, alcune osservazioni, alcuni dati, da cui mi riprometto, se almeno l'opinione non è preconcetta, quell'effetto che le parole più eloquenti non arriverebbero a produrre.

Dopo i molti studi di tecnici competenti, dopo i dotti e svariati lavori di non so quante Commissioni che si occuparono del nuovo valico alpino per mettere in comunicazione diretta l'Italia e la Svizzera, al punto in cui sono ridotte le cose, quando già sono presi gli accordi per l'esecuzione della ferrovia del Gottardo, mi ripugna davvero di prendere parte ad una discussione di preferenza per questo od altro passaggio. E tanto più mi ripugna quando si dice, e lo dice l'ono-

revole ministro dei lavori pubblici nella sua relazione, che oggimai ogni altra discussione sulla scelta del valico non produrrebbe altro effetto, che quello di impedire l'impresa del Gottardo, senza rendere per questo nè più agevole, nè più probabile l'apertura di un altro passaggio al nostro commercio.

Se io potessi convincermi di questo, che cioè, osteggiando la proposta convenzione, noi ci mettiamo in pericolo di scemare il nostro commercio di transito, di ritardare il movimento e lo sviluppo delle nostre ferrovie, di perdere in gran parte il frutto di quelle ingenti spese che abbiamo sostenuto finora per opere pubbliche; davvero che non solo io non aggiungerei una parola in contrario, ma vi accederei anzi col mio voto, per quanto dubitassi che il carico che noi andiamo ad assumere fosse eccessivo, e che non tutte le provincie d'Italia vi fossero più o meno interessate.

Ma, o signori, io non posso persuadermi che noi ci troviamo in questa alternativa, o di votare una convenzione onerosa, ovvero di rinunziare per lungo lasso di tempo ad un passaggio, il quale deve aprirci la via al cuore d'Europa, deve agevolare gli scambi dei nostri mercati con quelli di oltre Alpi.

Alcuni fra gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto hanno dimostrato, a me pare ad evidenza, che altra linea presenti al nostro commercio vantaggi comparativamente maggiori di quella del Gottardo; che noi dovremmo votarla per quelle stesse ragioni per cui ora ci si presenta la convenzione del 15 ottobre 1869, e sono ragioni tecniche, politiche, economiche, che il sussidio dei 45 milioni (se pur basteranno, perchè io ritengo non basterà nemmeno la intera sovvenzione degli 85), il sussidio dei 45 mi-

lioni è enorme in confronto di quello che contribuiscono altri Stati maggiormente interessati: la Svizzera, per esempio, la quale in fin dei conti ritrarrebbe la massima parte degli utili derivanti dall'impresa. E si noti che, oltre ai 45 milioni, l'articolo 3 della convenzione ci impone l'obbligo di costruire altre linee di congiunzione.

Non parlo delle guarentigie; ve ne hanno già parlato ieri l'onorevole Bonfadini ed oggi l'onorevole Zanardelli.

La cauzione accennata nell'articolo 11 è troppo vaga, generica, indeterminata; e noi che corrispondiamo il più, non vi abbiamo alcuna ingerenza.

Ma non posso tacere delle riserve di alcuni Stati tedeschi intorno alla corresponsione della loro quota di sussidio, riserve che la relazione non indica se siano stato posteriormente eliminate, e che dovrebbero essere prima che fosse votata la convenzione; perchè in caso contrario la deficienza verrebbe ripartita tra gli altri contraenti in ragione della rispettiva quota. E con questo computo il più toccherebbe a noi. È vero che l'onorevole Mordini nella limpida, direi quasi rosea, sua relazione (*Si ride*) ci assicura sul buon patto con cui acquisteremo la nuova comunicazione, di fronte al vantaggio che ne deriverà alla navigazione e al commercio. Anzi, secondo i suoi computi, noi avremmo ad intascare un milione cinquecento ventisei mila lire.

Davvero che l'affare sarebbe assai lusinghiero per noi: compiere un'opera così grande, gigantesca, colossale; un'opera per cui l'Italia si agita da forse trenta anni; un'opera intorno a cui si occuparono tecnici eminenti e si fecero studi profondi, dispendiosissimi;

ed oltre a ciò mettere in saccoccia un milione e mezzo, gli è tale ideale che non trova raffronto nella storia delle nostre costruzioni.

Però io dubito che i ventisei milioni dovuti dalla Francia sieno esclusivamente destinati per far fronte alla nostra quota di sussidio; mentre invece entreranno fra le varie attività del bilancio e serviranno per coprire le spese dell'esercizio. Cosicchè ci rimarrà poi il debito verso l'impresa del San Gottardo.

Indi vengono i sussidi di circa quaranta fra provincie e comuni per un importo complessivo di dieci milioni. Ammetto che queste contribuzione venga esatta con regolarità, dacchè la massima parte, da circa nove milioni e mezzo, venne assunta dalle provincie di Genova e di Milano.

Ma, mio Dio! Vale proprio la pena di ripetere sacrifizi così enormi, mentre si potrebbe conseguire egualmente lo scopo con altra linea meno dispendiosa, che percorrerebbe un territorio per la maggior parte italiano, che potrebbe essere ultimata in un tempo di gran lunga minore (tre o quattro anni) in confronto di nove o dieci, non dirò dei 17 cui accennava il Paleocapa? Di guisa che il compimento più sollecito del lavoro e la celerità del beneficio costituirebbero da sè un titolo prevalente.

Finalmente abbiamo la corrisponsione di altri *dieci milioni* da parte della società delle ferrovie dell'Alta Italia; la quale si è obbligata inoltre di costruire le linee Chiasso-Camerlata, Lugano-Chiasso, senza nuovo aggravio dello Stato, in base ad una convenzione del 1864, citata nella relazione ministeriale.

Io non entro qui nelle ragioni economiche della società dell'Alta Italia, tanto più che non ne conosco i

bilanci; ma, dico le verità, se devesi indurre dalla lentezza con cui essa procede attualmente nei suoi lavori, in quello particolarmente delle stazione marittima di Venezia, lentezza che non sarebbe punto giustificata di fronte agli impegni assunti, e che non capisco perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici condoni così facilmente, dovrei conchiudere che le sue condizioni economiche non sono tali da potere assumere nuovi oneri. E notate, o signori, che per l'articolo 20 della convenzione, noi soli siamo responsabili verso il Governo federale svizzero dei 45 milioni e delle eventuali somme maggiori che potessero occorrere.

Il dubbio che occorra di più non è infondato; me lo conferma la relazione dell'onorevole Giunta.

Da questa relazione si rileva che i computi del Comitato dell'Unione e della Commissione tecnica italiana, sia sul capitale di costruzione, sia sull'esercizio delle linee ferroviarie ticinesi, il cui disavanzo si riversa sul capitale stesso, non erano identici.

Parimente vi ebbe differenza tra il Comitato stesso e la Commissione mista della Conferenza nel compnto dell'introito.

Io dico questo tanto perchè si sappia che i dati sono soltanto presunti, e che quindi regge la presunzione che in seguito si dovranno aggiungere alcuni altri milioni.

Ma mi dice un deputato vicino: « I versamenti sono ripartiti in lunghe rateazioni. » Sta bene, questo gli è un buon argomento quando si tratti di opere d'incontestata utilità, e che esigono ingenti dispendi; ma l'argomento delle rateazioni cessa di valere se queste opere fossero meno opportune, o potessero eseguirsi a miglior mercato, o potessero essere sostituite da altre

di minor costo. Spero che l'onorevole Sella sarà in ciò del mio avviso.

È questo precisamente che io dico: se noi possiamo egualmente valicare quei gioghi, se possiamo agevolmente conseguire il beneficio di un valico alpino, di quest'opera gigantesca, di cui bene a ragione diceva l'onorevole ministro Jacini che « avrebbe rimessa la patria nostra nelle condizioni che le spettano in mezzo al commercio universale, ed aumentato il valore e l'importanza di molti altri pubblici lavori già eseguiti od in corso di esecuzione nella penisola, dei quali diverrebbe la corona ed il compimento; » se noi dunque possiamo ottenere questo beneficio o miglior mercato e più presto, io non capisco per qual ragione dobbiamo votare la proposta convenzione.

Od il Governo vi è spinto da altre ragioni, da ragioni di indole politica, e allora lo dica chiaramente; starà in noi di valutarle e di vedere se siano di tale natura, se siano così prevalenti da doverci posporre ogni altra considerazione economica.

Ma se queste ragioni non vi fossero, io prego la Camera a riflettere due volte prima di sobbarcare il paese ad un carico tanto oneroso.

Si ripete, e questo è un grande argomento, pel passo del Gottardo tutto è pronto; votate la convenzione e l'impresa è assicurata, la società sarà costituita in breve, mentre tutte le altre linee, e particolarmente lo Spluga, non sono uscite dal campo delle utopie.

Rispondo prima di tutto che io metto in dubbio che, anche statuita la convenzione, l'impresa sia proprio assicurata, e la società si debba ritenere costituita.

Se ci fosse questa buona disposizione, e le persone d'affari ci vedessero dentro, la società si sarebbe for-

mate *a priori* condizionatamente al sussidio. In secondo luogo ho motivo di ritenere che il progetto dello Spluga discenda dal campo delle nubi ed entri nel dominio della realtà. Quand'anche poi non fosse, non sarebbe ragione di sperdere così leggermente i nostri milioni, che noi tutti sappiamo quanti sudori a queste lagrime costino al paese. (*Bene!*)

Mi maraviglio proprio dell'onorevole ministro delle finanze, il quale tante volte ci tiene qui delle sedute intere per farci votare cento o duecento mila lire, anche di dubbia esazione, e poi così di punto in bianco dà la sua adesione a questo getto del pubblico denaro. Piuttosto spendiamo di più nell'armamento dell'esercito, nelle ferrovie meridionali, nella viabilità della Sardegna, nella marina.

Giacchè però l'onorevole Mordini, nella sua relazione, cita alcune parole dell'ingegnere Vanotti, uomo del resto competentissimo, e cui anzi mi piace testimoniare in questa occasione il mio rispetto, mi permetta la Camera che citi anch'io le « considerazioni » dello stesso autore « sulla questione del valico alpino, con una ferrovia al San Gottardo o allo Spluga. »

Esaminato l'elaborato rapporto d'inchiesta del 1865, egli conchiude che dai risultati del medesimo « la prevalenza dello Spluga sul San Gottardo, dal punto di vista della nazione italiana non è più un dubbio, ma una grande verità; » ed arriva perfino a dire che il giudizio definitivo della Commissione commerciale del 1865, basato sopra quei medesimi risultati, non fu nè giusto, nè logico.

« Strano parrà certamente, » egli dice, « che tanto i gottardisti, col signor Jacini alla testa, quanto gli splughisti, abbiano a riportarsi tutti agli atti del 1865

per confermare le rispettive tesi, quantunque opposte fra loro. Eppure è così. Ma questo curioso fenomeno ha la sua spiegazione nel fatto che il signor Jacini, e con esso i gottardisti, si appoggiano soprattutto al voto finale della maggioranza di quelle Commissione, mentre i fautori dello Spluga tengono conto soprattutto del valore intrinseco delle cifre, e delle vere ragioni che dal contesto degli atti della Commissione stessa emergono a favore di questo valico, e tengono conto altresì delle circostanze che, quantunque estranee al vero merito della questione, hanno avuto parte non lieve nel determinare quel voto finale. »

Appoggiandosi poi alle cifre, provo più convincente di qualsiasi ragionamento, dimostra che una tonnellata di merci (e notate bene che i suoi calcoli sono fondati sopra i còmputi della Sotto-Commissione governativa, pubblicati negli atti del 1865, e quindi si devono ritenere per còmputi ufficiali) da Genova a Basilea, pel San Gottardo, costerebbe lire 11 e 39 centesimi, mentre da Marsiglia a Basilea, per le linee francesi, costa lire 11 e 16 centesimi, di guisa che vi ha una differenza, a favore di Marsiglia, di 23 centesimi per tonnellata. Cosicchè Basilea non può essere, come impropriamente asserivo ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici, l'obbiettivo del commercio di transito da Genova, perchè su quel mercato Marsiglia, colle facili linee francesi, la vince sopra la linea del Gottardo, e quindi su Genova.

Anzi bisognerebbe concludere che pei mercati della Germania centrale e renana, Genova è meglio favorita dallo Spluga, di quello che dal San Gottardo; notando anche questa circostanza che, per loSpluga, tutto il movimento de Genova toccherebbe Milano,

mentre, pel San Gottardo, Milano sarebbe lasciata in disparte.

Ora facciamo il confronto fra lo Spluga ed il San Gottardo nell'interesse di Genova.

Da Genova a	Per lo Spluga toccando Milano	Pel San Gottardo senza toccare Milano
Romanshorn sul lago di Costanza . . . . . . per tonn.	9 84	11 50
Lindau . . . . »	7 1437	9 4000
Singen, nodo delle linee germaniche . . . . »	10 52	11 37
Ulma . . . . »	11 58	13 65
Augusta . . . . »	9 7493	11 5323
Stoccarda . . . . »	10 0721	10 5003
Carlsruhe . . . . »	10 6084	10 9171
Mannheim . . . . »	11 4097	11 7194

E confrontando il costo di trasporto per una tonnellata di merce nell'interesse di Milano si ha:

Da Milano a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
Basilea . . . . per tonn.	9 28	9 05
Zurigo . . . . »	7 66	7 88
Singen . . . . »	7 91	9 13
Romanshorn . . . . »	7 18	9 26

Che se invece del costo del trasporto, noi consideriamo le distanze dai mercati d'oltr'Alpe, tanto per riguardo al commercio di transito, come per riguardo

al commercio internazionale, abbiamo le seguenti risultanze:

Da Genova a	Per lo Splnga	Pel San Gottardo
	—	—
Costanza . . . . chil.	469	548
Romanshorn . . . . »	450	529
Monaco . . . . »	701	833

Per cui nell'interesse del transito da Genova la linea al valico dello Spluga ha una notevolissima prevalenza su quella del San Gottardo, per tutti i mercati ad oriente di Sciaffusa e di Strasburg, mentre anche per questi la maggior lunghezza della prima in confronto alla seconda è di soli otto chilometri.

L'onorevole Mordini noi nega, e nella sua lealtà non ci nasconde nemmeno quanto scrive il Vanotti a questo proposito. Ecco che cosa egli dice:

« Alcuni obbiettano che Genova deve preferire il Gottardo allo Spluga, perchè collo Spluga Venezia farebbe dannosa concorrenza a Genova. Questa tesi è erronea, anzi si verifica precisamente il contrario. Eccone la prova: collo Spluga la concorrenza del porto di Genova al porto di Venezia, viene spinta a 45 chilometri oltre Ulma verso Augusta, fino a metà via tra Ulma e Auguste, mentre col San Gottardo non si arriva ad Ulma. Colla ferrovia del Gottardo, Genova non può competere con Marsiglia sul mercato di Basilea, e permette a Venezia colla via del Brennero di fare concorrenza a Genova stessa sopra una larga zona al di là delle Alpi in Baviera e nel Wurtemberg. Colla via dello Spluga, invece, Genova arriverebbe egualmente a Basilea come col San Gottardo, ed estenderebbe la

sua azione sopra una più larga zona in Baviera e nel Wurtemberg.»

Ora vediamo le distanze da Milano.

Da Milano a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
	—	—
Costanza . . . . chil.	319	424
Romanshorn . . . . »	300	400
Strasburg. . . . . »	520	538
Norimberga . . . . »	599	717
Monaco. . . . . »	551	709

Per cui, nell'interesse del commercio internazionale, la via dallo Spluga per Milano ha una notevole prevalenza sopra quella del San Gottardo per tutti i centri della Germania e anche per quelli della Svizzera che non sono situati all'occidente di Sciaffusa e di Zurigo; solo per Basilea il Gottardo prevarrebbe di 24 milioni.

Dopo tutto ciò io non capisco davvero come, tanto Genova quanto Milano, abbiano deliberato una sovvenzione in favore del Gottardo. O piuttosto capisco la ragione per cui Genova delibera una uguale sovvenzione per lo Spluga, e Milano abbia ristretto a due milioni e mezzo pel San Gottardo quelle sovvenzione di dieci milioni che il suo Consiglio provinciale aveva statuito per lo Spluga.

Una voce Si sono messi in economia!

BEMBO. Dopo che ho parlato di Genova e di Milano, come punti più salienti tanto nei riguardi del commercio di transito, come nei riguardi del commercio

internazionale, mi perdoni la Camera se, provocato più volte o dall'onorevole Bonfadini e dall'onorevole Zanardelli, io non posso dimenticare che appartengo ad una città situata in riva all'Adriatico.

Alieno dal portare io questa Assemblea questioni locali od interessi speciali che volgarmente si chiamano di campanile, io vorrei prescindere anche in questa circostanza dall'esaminare la proposta Convenzione sotto il punto di vista della Venezia, quantunque si tratti più specialmente dell'Adriatico che della sola Venezia. Ma non posso tacere (*Parli! parli!*) dal momento che la relazione della Giunta vorrebbe provare che « la grande Commissione commerciale del 1865 ebbe in vista ne' suoi studi l'interesse di Venezia, » dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici asserisce pur egli nella relazione che precede il suo progetto di legge « che la scelta del Gottardo fu fatta dopo che la Commissione stessa estese le sue indagini ed i suoi studi comparativi al porto di Venezia ed ai centri principali del commercio delle provincie venete, dopo che aveva ponderatamente ed imparzialmente apprezzati gli interessi di quella nobilissima parte d'Italia. »

Sarà vero che questi interessi siano stati apprezzati: non darò una smentita agli onorevoli estensori di quelle relazioni: solamente io metto in dubbio che i nostri interessi sieno stati intesi. Può darsi che io mi inganni, e attenderò dalla cortesia dell'onorevole relatore le sue deduzioni.

Vi ha una zona della Germania centrale e del Nord, la quale costituisce, dirò così, il dominio naturale del Brennero per Venezia. Ma io tutta l'altra zona, che chiameremo occidentale, la linea dello Spluga favori-

sce molto più gli interessi di Venezia che non farebbe il Gottardo e non faccia lo stesso Brennero; e lo provo coi seguenti dati tolti alla medesima fonte che quelli di Genova e di Milano. Cominciamo dal costo dei trasporti.

Da Venezia a		Per lo Splnga	Pel Brennero
Basilea per	tonn.	9 3819	12 0373
Zurigo	»	7 6238	11 1212
Romanshorn	»	10 36	13 21
Lindau	»	7 5664	9 6699
Singen	»	8 2481	10 8048
Ulma	»	9 1960	9 3375
Stoccarda	»	10 5452	10 6867
Carlsruhe	»	11 0310	11 7798
Mannheim	»	11 8323	12 2770
Strasburg	»	10 8320	13 0033

Se invece consideriamo le distanze dei mercati di oltr'Alpe, sia fra lo Splnga ed il Gottardo, sia fra lo Splnga od il Brennero, abbiamo i seguenti risultati.

Da Venezia a		Per lo Splnga	Pel San Gottardo
Basilea	chil.	634	679
Costanza	»	534	708
Romanshorn	»	515	689
Zurigo	»	533	607
Strasburg	»	735	822
Francfort	»	983	1041
Berlino	»	1331	1518
Monaco	»	766	993

Da Venezia a		Per lo Spluga	Pel Brennero
		—	—
Basilea	chil.	634	739
Costanza	»	534	579
Romanshorn	»	515	560
Zurigo	»	533	638
Strasburg	»	735	780
Francfort	»	933	876
Berlino	»	1331	1208
Manaco	»	766	507

Cosicchè, per le relazioni di commercio di Venezia e quindi dell'Adriatico e del Levante coi mercati d'oltre Alpe, la linea dello Spluga ha una notevole prevalenza sull'altra del Brennero per tutta la Svizzera ed i mercati lungo il Reno superiore; mentre poi favorisca assai più il transito dell'Adriatico e per l'Adriatico sopra tutti indistintamente i mercati del Reno e della Germania.

E quanto ad altri porti della riviera adriatica fino a Brindisi, gli è evidente che per essa e per Bologna la linea dello Splnga ha una notevole prevalenza sull'altra del San Gottardo per tutti i centri della Germania e del Reno, eccettuato solo Basilea, mentre prevale su quella del Brennero per tutti i mercati del Reno e della Germania fino ad oriente di Augusta su tutte le arterie della Germania stessa che conducono a Cassel, Brema, Amburgo e Berlino.

Per cui, senza parlare di Venezia i cui interessi, per quanto io desideri propugnare, non anteporrò mai agli interessi generali d'Italia, e calcolando invece quelli dell'Adriatico, mi sembra evidente che il com-

mercio del medesimo con la Svizzera e con la Germania occidentale sarebbe molto più favorito dallo Spluga di quel che non lo sia dal Brennero; con che si ribattono le asserzioni di coloro che, volendo pur combattere lo Spluga, sostengono che dall'Adriatico pel Brennero si arriva più sollecitamente sui mercati del lago di Costanza e della Germania occidentale.

E poi non conviene dimenticare le tariffe differenziali con cui le società ferroviarie non nazionali può sviare il commercio del Brennero e spingerlo al Soemmering.

L'onorevole relatore ha scritto che questo timore è destituito di ogni fondamento; mi perdoni se in questa occasione io gli rispondo che su questo punto noi Veneziani ce ne intendiamo qualche cosa più di lui; noi che fummo per qualche tempo vittime di questi giuochi infelici di tariffe abbassate, di dogane parziali, di orari impossibili. Ma ne appello al mio amico Luzzatti.

Per l'Adriatico adunque il Gottardo sarebbe come non fosse, anzi peggio che esso non fosse. Tanto è vero che nessuno dei paesi bagnati da esso, o prossimi ed esso figurano nell'allegato 8, dove sono indicati i comuni e le provincie che hanno contribuito con sussidi per il valico del San Gottardo.

E quando io parlo dell'Adriatico, non accenno soltanto a Venezia od alle città congiunte ad esse per ragioni storiche, economiche e politiche; ma parlo di tutte le città che lambiscono le sue rive, o che, stando pure entro terra, tendono verso la sua curva marittima esterna.

L'Adriatico deve essere studiato in relazione agli interessi generali d'Italia, e mi pare che l'Italia debba

occuparsene più di quello che finora non sembra preparato a fare. A questo proposito così scriveva l'onorevole nostro collega il deputato Valussi in una recente e preziosa pubblicazione:

« Il porto italiano dell'Adriatico che ha importanza per il traffico transalpino è soltanto quello di Venezia, ed a questo è menomato pur troppo dai porti che trovansi in mano dell'Austria la quale, per ora, per i meglio collocati tra essi, come Trieste e Fiume, spende somme immense. Tanto maggiore ragione adunque si ha di tenerne il massimo conto, di migliorarlo in se stesso, di dargli una navigazione a vapore la più estesa possibile, che possa contrastare con quella della potenza vicina, di agevolargli colle strade ferrate il traffico coi paesi transalpini, per appropriergliene almeno quella parte cui può far sua con vantaggio rispetto ai porti che non sono in possesso dell'Italia. »

Dopo quanto ho avuto l'onore di esporre, le conclusioni vengono ad ognuno spontanee da sè. Molte cose avrei ancora a dire, ma ho promesso di esser breve, e non voglio abusare della benevola attenzione della Camera.

Dacchè dunque parmi evidente...

Alcune voci. Dubbio!

BEMBO. Dirò dunque dubbio che lo Splugo risponda meglio alle varie necessità politiche, commerciali, geografiche dell'Italia; offra a Genova una zona più vasta di attività commerciale, che non potrebbe assicurarle il transito pel Gottardo; ponga Milano, quel vasto centro industriale ed economico della grande e ricca valle subalpina, in una situazione più favorevole; apra a Venezia l'accesso alla Germania occidentale, senza verona probabilità di concorrenza da parte della linea

del Brennero; dacchè, malgrado le fatte asserzioni, l'Adriatico non venne contemplato negli interessi da proteggere colle ferrovie del Gottardo, io mi unisco alla mozione sospensiva proposta per altri motivi dal mio onorevole collega ed amico il deputato Villa-Pernice, e propongo che la questione del nuovo valico alpino venga nuovamente riassunta e studiata, anche in riguardo agli interessi dell'Adriatico.

Signori, l'argomento di questi valichi pende da circa trent'anni; sarà meno male se noi attendiamo un altro anno prima di risolverla, di quello che se votiamo in fretta una convenzione dalle quale in avvenire noi dovremo certamente dolerci.